Należność pocztowa opłacona ryczałtem.

Rok IX. Warszawa, 15 sierpnia 1928 r. Nr. 16 (126).

MASZYNISTA

ORGAN ZAWODOWEGO ZWIĄZKU MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW i KOLEJNICTWU

Wychodzi 1-go i 15-go każdego miesiąca
Cena numeru 25 gr. Członkowie związku otrzymują pismo bezpłatnie.
Rękopisów redakcja nie zwraca
Anonimów nie uwzględnia się.
Ceny ogłoszeń wedle umowy



REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
Warszawa, Chmielna 9 m. 9
Telefon Nr. 195-28.
Konto czekowe P.K.O. Nr. 3585.

Własne sprawy we własne bierzmy ręce!

PLANY PANA MINISTRA KOMUNIKACJI.

Nowy Minister Komunikacji p. inż. **A. Kühn** zdążył już kilkakrotnie poinformować opinję publiczną o swoich planach i zamierzeniach na przyszłość.

Bezpośrednio po objęciu urzędu wydał on odezwę do kolejarzy utrzymaną z powodów zrozumiałych w tonie ogólnikowym. Taki sam charakter miały również oświadczenia złożone reprezentacjom niektórych związków zawodowych, które pośpieszyły się z audjencjami u nowego Ministra.

Nieco więcej szczegółów zawierało przemówienie p. Ministra na konferencji prasowej w dniu 24 lipca b. r. Co prawda najmniej tych szczegółów zawierały ustępy dotyczące stosunków służbowych kolejarzy.

Zamierzenia p. Ministra interesują kolejarzy w stopniu bardzo wysokim. Wypada zatem poświęcić im kilka słów:

W dziedzinie zagadnień ogólnych należy z oświadczeń p. Ministra wydedukować, iż jest zwolennikiem **usamodzielnienia** i **samostarczalności** kolejnictwa. Co do **usamodzielnienia** wywnioskować można, iż p. Minister pojmuje je jako uniezależnienie od administracji ogólnej, co jego zdaniem pozwoli na usprawnienie zarządu i eksploatacji, odciąży kolejnictwo od nadmiernych świadczeń na rzecz innych resortów, tudzież zezwoli na uhandlowienie gospodarki, a nadto pozwoli na wprowadzenie odrębnych przepisów uposażeniowych dla kolejarzy. Jak daleko sięgać ma owo „usamodzielnienie" — dotąd nie wiadomo. P. Minister okazał wyraźną niechęć do precyzowania swoich poglądów na to zagadnienie, a zainterpelowany wprost przez reprezentację jednego ze związków odpowiedział wymijająco, iż „komercjalizacja" jest pojęciem rozciągłem, mieszczącem wiele możliwości, a przesądzanie sprawy w chwili obecnej czy nawet wyrażanie zapatrywań uważać należy za przedwczesne.

Ostrożność p. Ministra wydaje się nam najzupełniej usprawiedliwioną — z jego punktu widzenia. P. Minister nie chce naśladować swego niefortunnego poprzednika, który miał bardzo ciężkie życie właśnie dlatego, iż zdradzał się publicznie ze szczegółami swoich zamierzeń w tym względzie i kompromitował się publicznie wskutek tego, że zamierzeń owych przeprowadzić nie zdołał. Z naszego punktu widzenia jednak taka ostrożność jest mniej godna pochwały, gdyż przedłuża w nieskończoność stan niepewności, co do dalszych losów kolejnictwa i kolejarzy, nie pozwala wejrzeć w zamiary M. K. i utrudnia nam w ten sposób możność baczenia, aby poważne i związane z tem nasze interesy, nie zostały naruszone.

Nie wiemy czy p. Minister podziela awersję swego poprzednika do Rozporządzenia P. Prezydenta z września 1926 r. czy też zamierza prace swoje oprzeć na jego treści. Nie jest to bynajmniej rzecz obojętna. Od tego zależy **forma prawna** dalszych prac reorganizacyjnych. O ile nam wiadomo, Rozporządzenie o usamodzielnieniu kolejnictwa zostało w Sejmie zgłoszone i posiada moc obowiązująca do tej pory. Upoważnia ono Radę Ministrów do wydawania przepisów uposażeniowych, pragmatycznych, emerytalnych i t. d. Jeśli zatem p. Minister zaniechał myśli swego poprzednika i nie zabiegał o zmianę podstaw reorganizacyjnych, wówczas los nasz mógłby być rozstrzygnięty przez Rząd z pominięciem Sejmu i Senatu, co uprościłoby wprawdzie i przyśpieszyło załatwienie sprawy, ale mogłoby również stać się powodem poważnej klęski, której naprawa nie byłaby łatwą.

W tym względzie zatem, wynurzenia p. Ministra w niczem nie przyczyniły się do wyjaśnienia sytuacji. P. inż. Kühn nie jest pierwszym Ministrem, który chce koleje usamodzielnić. Chodzi o to czy mu się to uda gdyż, jak wiadomo z doświadczeń poprzednich, wchodzą tu w grę interesy bardzo poważne, a głos mają czynniki silne i wpływowe, zwłaszcza te, których obowiązkiem jest troska o obronę kraju. Nie wiemy nic o poglądach tych czynników — i dlatego jakiekolwiek przewidywania są dzisiaj jeszcze przedwczesne.

Jeżeli idzie o **samostarczalność** — to z wynurzeń p. Ministra wynika, iż zamierza on przeprowadzić tę zasadę w całej rozciągłości nietylko w tem znaczeniu aby koleje pokrywały wyłącznie z własnych dochodów swoje wydatki eksploatacyjne, lecz również aby wyłącznie z tych dochodów czerpały środki na poważne inwestycje. Pożyczki uważa p. Minister za zbyt drogie, skoro kosztują aż 10 prc. rocznie.

Niejednokrotnie mieliśmy sposobność zauważyć, iż, zdaniem naszem, pokrywanie olbrzymich wydatków inwestycyjnych z dochodów bieżących nie należy do normalnych metod gospodarczych i że stosowanie takiej polityki odbija się dotkliwie na interesach kolejarzy. Pomijając na tem miejscu to zagadnienie pozwalamy sobie zauważyć, iż inaczej mówił i pisał p. Romocki a jednak... zmuszony został do zaciągnięcia pożyczki na 10 proc. i to pożyczki doraźnej (68 miljonów złotych). Nie wiadomo, czy p. Ministrowi uda się koleje usamodzielnić a sobie wyrobić wpływy do tego stopnia, aby nie musiał się uginać przed wyższą koniecznością, wypływającą z obecnej polityki gospodarczej całego Rządu. Wywody p. Ministra rzuciły jaskrawe

światło na poważny wpływ momentów ogólno - politycznych na gospodarkę kolei. Dowiedzieliśmy się od p. Ministra, iż za rok 1927/8 koleje dały nadwyżkę dochodów nad wydatkami w olbrzymiej sumie 257 miljonów, z czego koleje zużyły na inwestycje zaledwie 115 miljonów. Z pozostałej reszty 142 miljonów 100 miljonów wcielono do budżetu na rok 1928/9, a 42 miljony poszło do Skarbu Państwa. Skarb nasz w bieżącym roku budżetowym otrzymał zgórą 70 miljonów, a mimo to zmuszono koleje do zaciągnięcia pożyczki na warunkach ciężkich, najprawdopodobniej dlatego, aby tą drogą Skarb mógł korzystać z funduszów pożyczki amerykańkiej i aby miał kto płacić procenty od tej pożyczki. Czy w przyszłości nie zajdą momenty podobne i czy p. Minister wzorem swego poprzednika nie będzie musiał wbrew swemu zdaniu obciążyć kolei pożyczkami — nie wiadomo ani nam, ani zapewne i p. Ministrowi.

Z dziedziny polityki taryfowej p. Minister zapowiedział dalsze kontynuowanie prac nad rewizją taryf towarowych oraz podwyższenie taryfy osobowej od 15 sierpnia b. r. o przeciętnie 20 prc. Motywem podwyższenia taryfy jest przedewszystkiem okoliczność, iż według obliczeń M. K. taryfy osobowe nie pokrywają kosztów własnych kolei. Nie znamy metod, na podstawie których dokonano obliczeń tych kosztów. Wynika z nich jednak, iż niedobór kolei spowodowany deficytowemi taryfami osobowemi wynosił w r. 1927/8 34.507.000 zł., a na r. 1928/9 wynieśćby musiał zł. 63.621.000. Opłata taryfowa za osobo - kilometr wynosiła bowiem groszy 4.98, podczas gdy koszt własny obliczono w r. 1927/8 na 5.51, a w r. 1928/9 nawet na 5,97 grosza. Porównanie taryfy polskiej z taryfami większości państw sąsiednich wskazywało również na konieczność i możliwość podwyżki.

Zamiary p. Ministra spotkały się naogół z niechęcią w opinji publicznej, która obawia się wzrostu drożyzny z tego powodu. Z kół fachowych wyrażono obawy, iż zarządzenie nie wyda zamierzonych rezultatów, gdyż spowoduje zmniejszenie ruchu. Z naszego stanowiska trudno oponować przeciwko dążeniu do usunięcia deficytowych taryf, zwłaszcza, iż obawy o zmniejszenie ruchu nie podzielamy.

Pragnęlibyśmy jednak usłyszeć od p. Ministra coś więcej na temat usunięcia rozmaitych niczem nie usprawiedliwionych ulg i serwitutów obciążających koleje. Jeśli np. chodzi o taryfę osobową — uderza każdego podróżującego fakt bardzo znamienny, iż pociągi pośpieszne przez cały niemal rok zatłaczane są w 75 prc. oficerami, jeżdżącymi w niewiadomych celach tam i z powrotem na podstawie kredytowanych, bardzo silnie ulgowych rozkazów wyjazdu. Oczywiście w takich warunkach taryfy muszą być deficytowe, a podwyżka 24 prc., którą płacić będą nieliczni tylko zwykli śmiertelnicy, zmuszeni ponadto za własne drogie pieniądze stać na korytarzach — nic na to nie pomoże.

O taryfie towarowej, o której szerzej mówiliśmy w artykułach o budżecie na r. 1928/9, pisać nie będziemy, skoro sprawa ta stanowi przedmiot studjów i dotąd do rozstrzygnięcia nie dojrzała.

Z dziedziny zamierzeń inwestycyjnych podkreślić należy dążenie p. Ministra do ukończenia prac rozpoczętych przy równoczesnem zupełnie milczeniu o projektach nowych.

I tak wspomniał p. Minister o wykończeniu magistrali Zagłębie węglowe — Gdynia, a linji Łuck — Stojanów — Woropajewo. Wspomina tudzież o rozbudowie węzła warszawskiego, gdzie kończone będą w tempie przyśpieszonem prace nad budową tunelu linji średnicowej tudzież prace przygotowawcze do budowy dworca centralnego.

W sprawach dotyczących bezpośrednio pracowników kolejowych p. Minister, poza ogólnikowemi zapewnieniami o „lojalnem ustosunkowaniu się do słusznych żądań pracowniczych" i platonicznem stwierdzeniem zasług i wydajności pracy kolejarzy, zapowiedział wydanie w ciągu kilku miesięcy pragmatyki i przepisów uposażeniowych. Nie mamy bynajmniej zamiaru podawać w wątpliwość twierdzenia p. Ministra. Nie możemy jednak zapomnieć o tem, że o wprowadzeniu pragmatyki słyszymy ciągle już od lat conajmniej 8-iu, a pragmatyki dotąd niema. Pozatem nie wiemy nic o treści pragmatyki, którą p. Minister wprowadzić zamierza, a rozumiemy dobrze, że nie zbawi nas „pragmatyka" jako taka, lecz, że trzeba nam pragmatyki dobrej, zachowującej w całej rozciągłości i rozszerzającej dotąd posiadane prawa, gwarantującej stałość stosunku służbowego, sprawiedliwe i niezależne orzecznictwo dyscyplinarne i t. d. Potrzeba nam również, niemniej jak pragmatyki — nowych i zastosowanych do naszych potrzeb przepisów emerytalnych, przepisów o pomocy lekarskiej i t. d. W tych dziedzinach bylibyśmy radzi, gdyby p. Minister Kühn wyrzucił w ślad za p. Romockim jego projekty pragmatyczne i dyscyplinarne, gdyż są one dla kolejarzy nie do przyjęcia.

Co do przepisów uposażeniowych — nie łudzimy się ani na chwilę, aby punkt ciężkości w tej sprawie spoczywał w M. K. Wiemy natomiast dobrze, iż sprawa spoczywa w ręku p. Premjera Bartla, w którego gabinecie wypracowuje się szereg nowych projektów. Projekty te miały być wykończone w czerwcu, ale — starym zwyczajem — jeszcze w sierpniu nic o nich nie słychać.

Trudno po oświadczeniach publicznych Ministra spodziewać się więcej. Zdaniem naszem, punkt ciężkości zagadnień, które nas najwięcej obchodzą, leży poza wynurzeniami słownemi wobec prasy.

Dla nas problemem zasadniczym jest pytanie czy p. Minister Kühn zamierza podjąć współpracę z reprezentacją pracowników, czy ma zamiar poinformować związki o swoich projektach wprzód nim zostaną one ostatecznie zdecydowane, czy zechce zapytać związki o zdanie, zapewnić im wpływ na treść swoich zarządzeń i uzgodnić z niemi przepisy tak, jak to jest obowiązkiem dobrego pracodawcy wobec pracowników?

Na to pytanie dotąd, niestety, odpowiedzi nie otrzymaliśmy. Odpowiedź ta zdecyduje w pierwszym rzędzie o naszym stosunku do p. Ministra i jego planów.

Odkrycie Ameryki

przy akompanjamencie ulicznikówskich wymysłów.

W ostatnich czasach zwrócił na siebie uwagę, głównie dzięki krzykliwej autoreklamie Związek Urzędników Kolejowych (Z. U. K.). W związku z faktem, iż prezes tej organizacji p. **Lempke** wszedł do Senatu z ramienia Jedynki rozpoczęła się ze strony Z. U. K. ustawiczna, niesmaczna chwalba, a ze strony innych związków mniej lub więcej gwałtowne ataki na jego osobę.

Nie braliśmy w tem wszystkiem udziału dotąd i nie zamierzamy tego czynić w przyszłości. Nie sposób jednak przejść w milczeniu ponad pewnemi reklamiarskiemi pomysłami tego związku zwłaszcza, iż Z. U. K. nie ogranicza się do chwalby własnej lecz obrzuca wszystkie inne związki pracownicze **nie wymieniając nazwy i nie podając żadnych dowodów** stekiem ordynarnych obelg i ulicznikówskich wymysłów.

Mamy na myśli artykuł o brukowcowym tytule **„W przeddzień nowego budżetu P. K. P. Na froncie pracowniczym wre walka o frazes. Z. U. K. na straży bytu i praw pracowniczych"**, zamieszczony w Nr. 13 „Łącznika" z r. b. Pełno tam wyrażeń zapożyczonych wprost z „Kurjera Czerwonego". Mamy więc „plwanie demagogją partyjnych protektorów", „nikczemność", „czcze frazesy", mamy wstrętną insynuację o „celowem odciąganiu" uwagi mas od spraw zasadniczych, „blagę", „kłamstwo", „zdradę", piętno hańby", brak uczciwości" i t. d. Pod koniec zaś gołosłowne twierdzenie, iż sławny Z. U. K. „sam" podjął walkę w obronie kolejarzy, że zatem wszelkie sukcesy będą jego zasługą, a wszelkim klęskom winne będą inne związki.

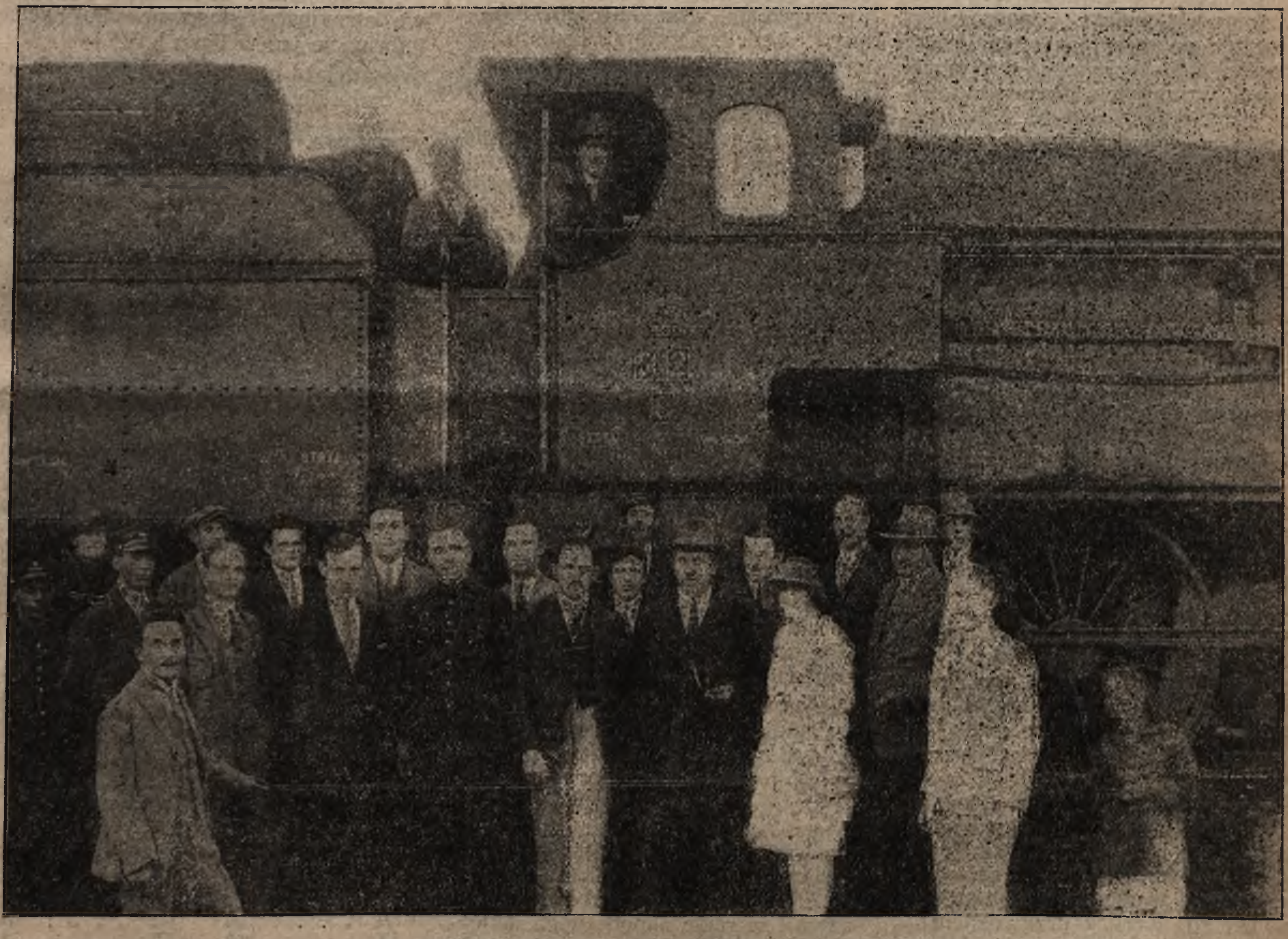
Podobne artykuły zdarzają się rzadko nawet w naszych stosunkach. Pragniemy zwrócić uwagę autorowi p. „(L.)", iż **uczciwość** nakazuje oskarżać **imiennie**, wskazywać konkretnie zarzuty i opatrywać je **dowodami.** Używanie słów z repertuaru społecznych mętów i naśladowanie metod publicystycznych prasy brukowej gatunku najpodlejszego nie przystoi Związkowi, na którego czele stoi senator Rzeczypospolitej. Pytamy redakcję „Łącznika", kto **odciąga celowo** uwagę kolejarzy od spraw zasadniczych? Zarzut jest zbyt ciężki, aby mógł pozostać gołosłownym.

Asumpt do tego wszystkiego zdobył autor przy tej sposobności, iż Z. U. K. dopiero w r. 1928 opamiętał się, że starania o poprawę bytu należy czynić w chwili, gdy ustala się projekt budżetowy w M. K. Nie wiele nas to obchodzi, iż Z. U. K. nie wiedział o tem kilka lat wcześniej. Pozwalamy sobie natomiast stwierdzić, iż tak my,jak też i inne związki, o ile nam wiadomo, czyniły w latach poprzednich i czynią dotąd starania w czasie właściwym i na skalę szerszą aniżeli to p. „(L.)" przypuszcza, na co, o ile chodzi o nas, służymy dowodami. Twierdzenie, zatem, iż dopiero Z. U. K. odkrył Amerykę i wynalazł proch jest z palca wyssane, a soczyste epitety wracają w ten sposób do swego autora.

Zbyt dobre mamy mniemanie o wyrobieniu społecznem i krytycyzmie, a również i poczuciu moralnem polskich kolejarzy, aby przypuszczać choć na chwilę, iż podobny artykuł spotka się z czem innem jak z głośnem i wyraźnem potępieniem.

P. „(L.)" „ratował się"„ jak sam twierdzi, w pracy **„syzyfowej"**. Syzyf, jak wiadomo z mitologji, nalewał do beczki w której nie było dna, co miało być karą za ciężkie zbrodnie przezeń popełnione. Autora artykułu ktoś ukarał jeszcze ciężej — nalewa bowiem nie tylko do beczki bezdennej, ale i z próżnego naczynia. Ciekawi jesteśmy tylko co na tem zyskają członkowie Z. U. K.?

PAROWOZOWNIA STRYJ.



Dnia 30 czerwca r. b. na przestrzeni Stryj — Lwów odbyła się z polecenia pana prezesa D. K. P. we Lwowie pod kierownictwem pana inż. Dziekońskiego naczelnika inspektoratu Oddz. Mch. w Stryju, próba wynalazku zabezpieczającego pociągi kolejowe przed przejechaniem sygnału: stój!

Wynalazek jest dziełem długoletniego maszynisty Wiktora Spätha z parowozowni Stryj.

Próba według informacji wypadła dodatnio, gdyż przy minimalnym nakładzie na aparat do zatrzymywania pociągu przy zamkniętym semaforze takowy działał nadzwyczaj sprawnie.

Wiadomo jest, iż nad powyższym wynalazkiem pracuje oddawna zagranica, jednak w praktyce żaden z wynalazków nie jest stosowany, a straty kolejowe z powodu katastrof są b. poważne, pochłaniają bowiem oprócz ofiar w ludziach ogromne straty materjalne.

Dlatego też z całem uznaniem stwierdzić musimy, że poświęcanie się kolegów, którzy dla ulepszenia technicznych urządzeń ciężkiej i odpowiedzialnej pracy maszynisty poświęcają swój wolny czas a także i pieniądze, wytrwałością zdumiewają opinję, gdyż w dzisiejszych ciężkich warunkach materjalnych trudno jest z domowego budżetu coś przeznaczyć na związane z wynalazkiem koszta, które są jednak b. poważne.

Wierzymy, że M. K. zajmie się wynalazkiem kolegi W. Spätha i dopomoże mu do zrealizowania jego długoletnich wysiłków.

Zamieszczamy zdjęcie parowozu, na którym dokonano pierwszych prób, pośrodku parowozu na dole znajduje się sam wynalazca, kol. W Spath.

W sprawie wydawania na kredyt pracownikom kolejowym deputatu opałowego na okres zimowy 1928/9 r.

Stosownie do rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 2 lipca r. b. Nr. I.11341/2/28 w sprawie wydania pracownikom kolejowym węgla na spłaty zarządzam, co następuje:

Pracownicy kolejowi uprawnieni do otrzymywania deputatu opałowego, mogą otrzymać go w ilości przypadającej im za czas od 1 października 1928 r. do 31 marca 1929 r. już obecnie jednorazowo lub partjami (najwyżej w 3 partjach).

Przyjmowanie zgłoszeń od pracowników, reflektujących na pobór węgla na kredyt w nadchodzącym sezonie zimowym, należy rozpocząć bezzwłocznie po otrzymaniu niniejszego okólnika. Zgłoszenia mogą być przyjmowane w normach nieprzekraczających ustalonych rozp. M. K. z dnia 28.IX.1922 r. Nr. I.15421/1/22, umieszczonem w Dzienniku Rozporządzeń Dyrekcji z r. 1922 Nr. 39/22 pod poz. 17.

Wszystkie urzędy uprawnione do sporządzania dowodów o sprzedaży (druk P. K. P. serja Z Nr. 20) winny niezwłocznie sporządzić na zasadzie zgłoszeń pracowników, reflektujących na otrzymanie kredytowego materjału opałowego na okres zimowy 1928/29 roku, wykazy pracowników według załączonego wzoru.

Wykazy winny być sporządzone na podstawie posiadanych danych względnie złożonych zaświadczeń o ilości posiadanych palenisk oddzielnie dla pracowników etatowych i oddzielnie dla pracowników nieetatowych.

Wykazy winny być sporządzone podług miejsc wybierania opału, t. j. o ile pracownicy pewnego urzędu lub miejsca pracy pobierają deputat opałowy w różnych składach opału, dla każdego składu opału ma być sporządzony osobny wykaz.

Przypadającą do zapłaty należność za opał kredytowy w myśl zarządzenia M. K. należy obliczyć wedle cen obecnie obowiązujących, a mianowicie: a) c/n węgla kamiennego (Dąbrowskiego) wraz z przewoźnem — 3 zł. 99 gr., b) 1 mtr. sześć. drzewa szczapowego miękkiego (wraz z kosztami przewoźnego) 9 zł. 20 gr.

Opłaty stemplowe winny być uiszczane przez pracowników znaczkami na przekazach wydania i kasowane przez urząd wydający przekaz, który odpowiedzialny jest tak za prawidłowość pobrania opłaty jak i za prawidłowość skasowania znaczków.

Ponieważ należności za mający być wydany na kredyt opał winny być potrącane z uposażeń pracowników w ośmiu równych ratach miesięcznych, poczynając dla pracowników etatowych od 1 sierpnia i pracowników nieetatowych od 30 sierpnia r. b. (z regulacji uposażeń za sierpień), należy przeto wykazy dla pracowników etatowych przesłać do W-łu Rachunkowego niezwłocznie celem dokonania potrąceń.

Raty mają być strącane z uposażeń za ilość opału zgłoszoną do wybrania (rubryka 6 wykazu) bez względu na to czy odbiorcy opału kredytowego pobrali już całą zgłoszoną ilość, czy tylko jej część lub też wcale jeszcze nie pobrali, dlatego też należy uprzedzić pracowników, że należność za zgłoszoną do pobrania ilość opału bezwzględnie będzie potrącona z uposażenia względnie zarobków i może być zwrócona dopiero po sprawdzeniu dokonanych potrąceń. Przełożenie terminu spłaty na miesiące późniejsze, ze względu na zamknięcie roku budżetowego, jest niedozwolone i winni nie zastosowania się do tego zwierzchnicy urzędów będą pociągnięci do odpowiedzialności. Wydanie przekazów na większą ilość opału, aniżeli podana była w rubryce 5-ej wykazu, jest niedopuszczalne.

W razie wydania opału partjami należy wydawać pracownikom osobne dowody o sprzedaży (druk P. K. P., serja Z, Nr. 20) na każdą partję opału, a to w celu umożliwienia wydającym węgiel magazynom zasobów względnie miejscom służbowym przeprowadzania uskutecznionych rozchodów opału w rachunku materjałów zasobowych za odnośny miesiąc. Wydawanie opału w kilku partjach na jeden i ten sam dowód sprzedaży za uskutecznieniem adnotacji o wydaniu na tymże dowodzie jest bezwzględnie wzbronione.

Celem uniknięcia ewentualnych nieporozumień przy wydawaniu opału na kredyt, zarządzający składem opału lub jego zastępca przy zgłoszeniu się pracownika po odbiór kredytowanego opału winien sprawdzić przedstawiony mu do realizacji dowód sprzedaży (druk P. K. P. serja Z, Nr. 20) z otrzymanym od urzędu wykazem i w razie napotkanych jakichkolwiek wątpliwości wydanie opału na kredyt wstrzymać do czasu wyjaśnienia tych wątpliwości przez urząd, który wystawił przekaz wydania, a w razie potrzeby przez Wydział Rachunkowy.

Węgiel kredytowany może być wydawany najpóźniej do 30 listopada 1928 r. Za wydany węgiel po tym terminie odpowiedzialni będą odnośni kierownicy składów opałowych. Pracownikom zgłaszającym się po odbiór węgla kredytowanego po tym terminie przypadający za nieodebrane ilości węgla należność zwrócona będzie w gotówce po uprzedniem sprawdzeniu dokonanego w swoim czasie potrącenia, a należne im jeszcze ilości węgla na okres zimowy 1928/29 r. będą wydane za opłatą należności w gotówce. Do podań o zwrot gotówki muszą być dołączane niezrealizowane dowody (druk P. K. P. serja Z, Nr. 20) t. j. egzemplarze: „Zawiadomienie o sprzedaży“ i „Przekaz wydania“.

Rozdział etatów

przewidzianych w budżecie na rok 1928-9.

Na życzenie Zarządów Okręgowych i Zarządów Kół podajemy poniżej rozdział etatów służby parowozowej, przewidzianych w budżecie na rok bieżący na poszczególne Dyrekcje.

Nadmieniamy, iż Zarządy Okręgowe otrzymały stosowne informacje informacje już w lipcu b. r.

Rozdział etatów przewidzianych w budżecie na r. 1928/29.

WARSZAWA.

Etatowi:		Nieetatowi:	
VIII	750	III	20
IX	390	IV	796
X	299	V	90
XI	518	VI	154
XII	76	VII	125
XIII	74	VIII	10
etatowych	2.107	nieetatowych	1.195

Razem 3 302.

RADOM.

Etatowi:		Nieetatowi:	
VIII	242	III	240
IV	262	IV	87
X	176	V	24
XI	461	VI	205
XII	154		
etatowych	1.295	nieetatowych	556

Razem 1.851.

WILNO.

Etatowi:		Nieetatowi:	
VIII	98	III	50
IX	226	IV	9
X	150	V	8
XI	174	VI	10
XII	64		
XIII	25		
etatowych	737	nieetatowych	77

Razem 814.

POZNAŃ.

Etatowi:		Nieetatowi:	
VIII	95	III	95
IX	359	IV	71
X	134	V	370
XI	319	VI	33
XII	95	VII	10
XIII	31		
etatowych	1.033	nieetatowych	579

Razem 1.612.

GDAŃSK.

Etatowi:		Nieetatowi:	
VIII	138	III	100
IX	400	IV	235
X	340	V	141
XI	294	VI	60
XII	134	VII	20
XIII	14		
etatowych	1.320	nieetatowych	556

Razem 1.876.

KATOWICE.

Etatowi:		Nieetatowi:	
VIII	90	III	23
IX	271	IV	214
X	219	V	105
XI	267	VI	115
XII	121	VII	20
XIII	30		
etatowych	998	nieetatowych	477

Razem 1.475.

LWÓW.

Etatowi:		Nieetatowych:	
VIII	157	III	112
IX	272	IV	50
X	153	V	144
XI	368	VI	83
11	93	VIII	10
XIII	37		
etatowych	1.080	Nieetatowych	399

Razem: 1.479.

KRAKÓW.

Etatowi:		Nieetatowi	
VIII	153	II	11
IX	371	III	141
X	294	IV	356
XI	319	V	81
XII	111		
XIII	28		
etatowych	1.276	nieetatowych	589

Razem: 1.865.

STANISŁAWÓW.

Etatowi:		Nieetatowi:	
VIII	65	IV	43
IX	136	V	48
X	29	VI	44
XI	117		
XII	42		
XIII	1		
etatowych	390	nieetatowych	135

Razem: 525

RAZEM:	**Etatowych:**	**10.236.**
	Nieetatowych:	**4.563.**
		14.799.

Zarządzenie Dyrekcji Warszawskiej w sprawie egzaminów.

W Dyrekcji Warszawskiej ukazało się zarządzenie następującej treści:

Warszawska Dyr. K. P.
Wydział Mechaniczny
Dział Parowozowy.

Warszawa dn. 12.XI.27 r.
Nr. II/22544/582/II
MO 3 N 19113
dn. 14.XI.1927 r.
MO 1, 2, 3, 4.

Zgodnie z rezolucją zastępcy Pana Prezesa Dyrekcji, inż. Zienkiewicza w jednej ze spraw karnych — proszę o poddanie w pierwszym rzędzie egzaminowi sprawdzającemu przy oddziałach wszystkich pracowników, którzy w roku bieżącym zawinili w wypadkach zderzeń przy manewrach w jazdach i wyjazdach.

O wyniku egzaminów proszę zawiadomić Wydział Mechaniczny z wyszczególnieniem za co i jak został dany pracownik ukarany.

Kierownik działu Parowozowego
(—) Inż. **Wagner.**

Za zgodność:
3-ci O. M. (—) **Kwaśniewski.**

Zarządzenie przesyłam do zastosowania (—) **Geleżyński.**

W myśl powyższego zarządzenia parowozownie naznaczyły pewną ilość m-stów do egzaminów. Wątpliwem jest, ażeby maszynista, który miał wypadek 1 i pół roku temu, mógł pamiętać, w jakich okolicznościach został on spowodowany. Przy tem zaznaczyć należy, że w każdym poszczególnym wypadku odpowiednio do winy każdy został ukarany, dlatego też dziwnem wydało się powoływanie kol. do egzaminów.

Wobec tego, że interwencja Zarządu Okręgu Warszawskiego w Dyr. K. P. w Warszawie nie odniosła skutku, Prezydjum wystąpiło dnia 25.V do M. K. celem uregulowania powyższej sprawy.

W odpowiedzi otrzymaliśmy z M. K. pismo następującej treści:

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
Departament Administracyjny

Nasz Nr. Dz. 25.VI.28. L. 2739/28/Pp.
W sprawie pouczenia pracowników, u których stwierdzono niewystarczającą znajomość instrukcyj i przepisów potrzebnych do wykonywania służby.

Warszawa, dn. 25 lipca 1928 r.

Do Zarządu Głównego
Zawodow. Związku Maszynistów Kolejowych
Warszawa.
Chmielna Nr. 9.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że celem uzupełnienia oraz przypomnienia personelowi potrzebnych do wykonywania służby przepisów i instrukcyj służbowych, zaprowadziło Ministerstwo Komunikacji okresowe pouczania personelu, które nie ma jednak charakteru egzaminów formalnych.

Pouczaniu temu należy poddawać również i tych pracowników, u których stwierdzono niewystarczającą znajomość przepisów i instrukcyj, potrzebnych do wykonywania służby.

Dyrekcji Warszawskiej udzieliło Ministerstwo Komunikacji w tej sprawie odpowiedniego wyjaśnienia.

Dyrektor Departamentu
(—) GAŁECKI.

Jak wynika z odpowiedzi M. K., dyrekcja nie może powoływać do egzaminów m-tów z tytułu wypadków, lecz o tych wypadkach przy pouczaniu powinno się mówić z jakich przyczyn powstały, ażeby w przyszłości można ich uniknąć. Ze swej strony uważamy zarządzenie M. K. za zupełnie słuszne i celowe.

PROTOKÓŁ

ze zjazdu dyspozytorów, instruktorów i zawiadowców parowozowni odbytego równocześnie ze zjazdem maszynistów dn. 29, 30, 31 lipca 1928 roku

w Warszawie.

Obecni koledzy: prezes sekcji dyspozytorów oraz prezesi okręgowi dyspozytorów:

Warszawa — kol. Żabicki,
Radom — kol. Szczerbatko,
Wilno — kol. Jaworski,
Kraków — kol. Głowacki,
Lwów — kol. Iwański,
Stanisławów — kol. Gunderman,
Katowice — kol. Gajda,
Poznań — kol. Perek.

Zjazd zagaił prezes sekcji dyspozytorów kol. Lisowski, odczytując porządek dzienny.

1. Wybór przewodniczącego zjazdu i sekretarza.
2. Odczytanie protokółu ostatniego zjazdu dyspozytorów.
3. Sprawozdanie prezesa sekcji dyspozytorów z działalności za rok ubiegły.
4. Dyskusja nad sprawozdaniem.
5. Uchwalenie absolutorjum prezesowi sekcji.
6. Wybór prezesa sekcji dyspozytorów.
7. Postulaty dyspozytorów, instruktorów i zawiadowców parowozowni.
8. Wolne wnioski.

Porządek dzienny jednogłośnie przyjęto.

Przewodniczącym zjazdu wybrano kol. Lisowskiego, sekretarzem kol. Jaworskiego.

Protokół z ostatniego zjazdu przyjęto.

Po obszernej dyskusji nad sprawozdaniem prezesa sekcji dyspozytorów uchwalono absolutorjum prezesowi sekcji.

Następnie przystąpiono do wyboru prezesa sekcji dyspozytorów.

Prezesem sekcji dyspozytorów wybrano kol. Lisowskiego Jana, zastępcą — kol. Żabickiego.

Następnie przystąpiono do sprawy postulatów dyspozytorów, które jednogłośnie uchwalono.

1) Przeszeregowanie dyspozytorów, instruktorów oraz zawiadowców parowozowni o jedną grupę wyżej od maszynistów I-ej klasy.

2) Przydzielenie do służby dyspozytorów maszynistów I-ej i II-ej klasy, gdyż Dyrekcje przydzielają do tej służby pomocników maszynistów.

3) Podniesienie ryczałtu dla dyspozytorów na 100 zł. miesięcznie.

4) Uregulowanie premji dla dyspozytorów, instruktorów i zawiadowców parowozowni.

5) Niepotrącanie dodatku dyspozytorom podczas urlopu wypoczynkowego.

6) Przydzielenie ubrań służbowych dla dyspozytorów, instruktorów i zawiadowców parowozowni.

7) Przemianowanie dyspozytorów i maszynistów pracujących w biurach Dyrekcji i oddziałów mechanicznych na te stanowiska, na których pełnią służbę.

Następnie przystąpiono do organizacji sekcji dyspozytorów i stwierdzono, że wszystkie okręgi zorganizowały należycie sekcje z wyjątkiem okręgu Wileńskiego. Aby jednak sekcja dyspozytorów należycie swe czynności sprawowała, należy:

1) aby prezesów okręgowych, biorących udział w Walnym Zjeździe opłacała centrala;

2) aby ryczałt prezesa sekcji dyspozytorów wypłacano w tej wysokości, w jakiej wypłaca się prezesom okręgowym maszynistów;

3) **wypłacanie procentów od członków dyspozytorów prezesom okręgowym dyspozytorów.**

Na tem zjazd dyspozytorów zamknięto.

Prezes sek. dysp.:
(—) **Lisowski Jan.**

Sekretarz:
(—) **W. Jaworski.**

O dodatek uzdrowiskowy dla pracowników państwowych.

Byt pracowników państwowych najeżony jest trudnościami i zawodami, które czynią służbę państwową częstokroć gorzkim kawałkiem chleba. Grupą pracowników państwowych narażonych na szczególne trudności są **funkcjonarjusze miejscowości kuracyjnych i uzdrowiskowych** oraz najbliżej sąsiadujących z niemi.

Jeszcze na wiosnę roku bieżącego delegacja Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Zawodowych Pracowników Państwowych złożyła władzom memorjał, w którym zwracała uwagę na ciężkie położenie materjalne tych pracowników państwowych, którzy mają nieszczęście spełniać swe obowiązki w miejscowościach kuracyjnych i klimatycznych.

Funkcjonarjusze tam zatrudnieni otrzymują tak jak wszędzie na prowincji uposażenie o 20 proc. niższe od tego, jakie otrzymują ich koledzy równorzędnych stopni w Warszawie, podczas gdy w wielu z tych miejscowości ceny są stale wyższe, niż w stolicy.

Różnica w uposażeniu wzrasta znacznie jeszcze, jeżeli wziąć pod uwagę drożyznę sezonową, którą wywołuje napływ kuracjuszów i wycieczkowiczów. Różnice w cenach artykułów pierwszej potrzeby w tych miejscowościach przekraczają znacznie ceny warszawskie.

Co ma w takich warunkach uczynić pracownik, otrzymujący w normalnym czasie uposażenie, niezapewniające minimum egzystencji, tak bowiem uposażenie to szacują nawet czynniki oficjalne. Zadłuża się, oszczędza na pożywieniu i gnębiony jest wraz z rodziną ciągłą troską o byt.

W tym czasie warunki wymagają od funkcjonarjuszów szczególnie wytężonej pracy, zwiększenia ilości godzin i natężenia wysiłku nerwowego. Na ten więc zwiększony wysiłek musi się zdobywać organizm, osłabiony sezonową głodówką.

Dotąd jedynie Ministerstwo Poczt uznało za konieczne w roku zeszłym udzielanie zapomogi swym pracownikom, zatrudnionym w miejscowościach uzdrowiskowych. Pozatem przyznano podobne zapomogi pracownikom państwowym w Gdyni i na Górnym Śląsku.

Cała gromada urzędników administracyjnych, pracowników skarbowych, celnych, kolejowych i innych w dziesiątkach miejscowości została najniesłuszniej pominięta.

Pan wiceminister Grodyński przyznał swego czasu całkowicie słuszność w tej sprawie żądaniom przedstawicieli C. K. P. i nowa ustawa uposażeniowa miała zawierać odpowiednie normy, któreby chroniły pracowników miejscowości uzdrowiskowych od „sezonowej drożyzny".

Niestety, ustawa rozpłynęła się we mgle obietnic, a o obiecanej pomocy nic nie słychać. Zrozumiałą jest rzeczą, że wydanie nowej ustawy jest sprawą, wymagającą dłuższego czasu. Możliwa jest zato droga pomocy, coprawda znów dorywcza — przez wypłacenie zasiłku. Zadłużonym i oszczędzającym na pożywieniu kosztem zdrowia, oczekującym ratunku — strona formalna będzie obojętna. Pomoc jest konieczna i to jak najszybsza.

Sprawę tę w najbliższych dniach przedstawi miarodajnym czynnikom delegacja C. K. P. i trzeba liczyć, że uzyska spełnienie słusznego postulatu.

KORESPONDENCJE.

PIOTRKÓW.

Gospodarka cieplna w oddziale p. inż. Kraśkiewicza.

Po paroletnich próbach, badaniach, zmianach norm opałowych, po wyszkoleniu całych setek instruktorów w gospodarce cieplnej ustanowiono wreszcie normy węgla na jednostkę pracy parowozu. Normy te ustanowiono przy zastosowaniu pewnych ulepszeń na parowozach, bezsprzecznie zmniejszających zużycie węgla. Do takich ulepszeń zaliczamy w pierwszym rzędzie sklepienia w paleniskach, które początkowo (po wprowadzeniu norm węglowych) znalazły zastosowanie we wszystkich parowozach; z biegiem czasu jednak, kiedy gospodarka cieplna straciła niejako na swej ostrości i kiedy normy węgla nieco się ustabilizowały, stopniowo zaczyna się zaniedbywanie naprawy istniejących sklepień i zakładanie nowych. Cierpi na tem oczywiście służba parowozowa, jako bezpośrednio zainteresowana, otrzymując zmniejszone premje węglowe, lecz bezpośrednio cierpi także Skarb Państwa, gdyż ponosi zwiększony wydatek na wzmożony rozchód węgla, oraz częstą naprawę palenisk i rur płomiennych, co rujnuje niedawno nabyte parowozy.

Lekceważenie sklepień szczególniej daje się odczuwać w parowozowni Piotrkowskiej, gdzie od dwu przeszło miesięcy zaniechano zupełnie naprawy tych tak ważnych urządzeń, a zakładania nowych zepełnie zaprzestano. Cały szereg parowozów liczy obecnie Piotrków, które sklepień nie posiadają, a jednak pracują i normy węglowe obowiązują te same, co przedtem.

Wiadomo, że udział w premjach otrzymują w najpokaźniejszej sumie p. Naczelnicy Oddziałów, gdzie sumy te dochodzą do zawrotnych, bo około 800 zł. miesięcznie, jednak odpowiedzialności za urządzenia, które przynoszą tak pokaźne dochody do kieszeni p. Naczelnika niema kto ponosić.

Uprasza się tą drogą Dyr. K. P. w Warszawie a także M. K. o systematyczną kontrolę nad wykonaniem zarządzeń Dyr., a także M. K. przez p. Naczelnika Oddz. Mechanicznego w Piotrkowie.

Z okazji odbytego co dopiero Walnego Zjazdu i szczęśliwego ponownego wyboru, zasyłam Panu Prezesowi Borkowskiemu, jakoteż wszystkim członkom Zarządu jak najserdeczniejsze życzenia.

Oby Bóg udzielił Wam zdrowia i szczęścia w tej związkowej pracy, bym jeszcze dużo razy mógł Wam, Panowie, jak to czynię poraz wtóry, pogratulować.

Zawsze życzliwy
Jan Stolarczyk
w Jarosławiu

SPRAWY SŁUŻBOWE

W SPRAWIE PODWYŻSZENIA RYCZAŁTU DLA DYSPOZYTORÓW.

P. Minister Komunikacji, a także p. Minister Skarbu podpisali 20 proc. podwyżkę dla dyspozytorów parowozowni z terminem od 1 kwietnia 1928 r.

Wobec tego że ryczałt w poprzedniej wysokości uchwalony był przez Radę Ministrów przeto i obecna podwyżka poszła na Radę Ministrów, lecz wobec letnich feryj Rada Ministrów do tej pory się nie zebrała.

Posiedzenie Rady Ministrów przewidziane jest po 15 b. m.

NALEŻNOŚCI KONWOJENTÓW ZIMNYCH PAROWOZÓW.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 17 pod poz. 194 ukazało się zarządzenie M. K. w sprawie należności konwojentów zimnych parowozów treści następującej:

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 roku Nr. I.5539/2/28 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 8, poz. 77) nie przewiduje dodatku dla pracowników, konwojujących zimne parowozy. Pracownikom tym przysługują bowiem za czas tej jazdy diety w myśl obowiązujących przepisów.

W wypadkach jednak, w których dany pracownik (pomocnik maszynisty lub palacz) po odbyciu służby na czynnym parowozie, wraca z powrotem ze stacji zwrotnej do stacji macierzystej jako konwojent zimnego parowozu i za czas tego powrotu diet nie otrzymuje z uwagi, że jazda na zimnym parowozie nie przewyższa 6 godzin, należy ten powrót traktować w myśl ustępu 4 b) § 2 wymienionego wyżej rozporządzenia Ministra Komunikacji i przyznawać danemu pracownikowi dodatek godzinowy, przewidzany w tym ustępie.

NALEŻNOŚCI MASZYNISTÓW I POMOCNIKÓW MASZ. ZA JAZDY INFORMACYJNE ORAZ ZA CZAS PRAKTYKI.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 17 poz. 195 ukazało się zarządzenie M. K. w sprawie należności maszynistów i pomocników masz. za jazdy informacyjne oraz za czas praktyki treści następującej:

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że za jazdy informacyjne maszynistów na parowozie celem poznania linji nie należy wypłacać dodatku godzinowo-kilometrowego, lecz normalne diety.

To samo należy zastosować do pracowników warsztatów lub parowozowni, odbywających praktykę na parowozie poza miejscem ich stałego zatrudnienia.

O ile jednak wymienieni pracownicy odbywają praktykę (szkolenie) na parowozie w charakterze pomocnika maszynisty, winni otrzymywać dodatek godzinowo-kilometrowy, przewidziany dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie, a nie diety.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia ogłoszenia.

Równocześnie uchyla się rozporządzenie Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 28 maja 1924 r. Nr. I.5069/2/24 w sprawie powyższej.

MACIEJKOWICE.

Wąskotorowa.

Założenie Koła miejscowego i wybór Zarządu. W dniu 25 marca r. b. odbyło się w Katowicach zebranie członków Z. Z. M., zatrudnionych na wąskotorówce.

Przedmiotem obrad zebrania było utworzenie samodzielnego Koła dla członków, zatrudnionych na wąskotorówce, bowiem Zarząd Koła Katowice, mimo najlepszych chęci, nie mógł się należycie zająć sprawami wąskotorówki z powodu rozrzucenia członków aż w czterech parowozowniach.

Nowoutworzone koło liczy 23 członków, — siedzibą jego są Maciejkowice, zaś Zarząd Koła wybrany został w następującym składzie:

Przewodniczący — kol. **Kinder** Feliks,
Zastępca przew. — kol. **Pyka** Wilhelm,
Sekretarz — kol. **Gajda** Bernard,
Zast. sekr. — kol. **Nowak** Stefan,
Skarbnik — kol. **Hosz** Wilhelm.

Komisję Rewizyjną stanowią: kol. **Gorol** August, **Demarczyk** Michał i **Czarnynoga** Paweł.

Koło Maciejkowice rozpoczęło swą działalność z dniem **1-ym kwietnia r. b.**

KRAKÓW — PŁASZÓW.

Skład nowegoZarządu Koła. W dniu 27-go czerwca r. b. odbyło się Walne zebranie członków Koła, na którem dokonano wyboru nowego Zarządu w następującym składzie:

Przewodniczący — kol. **Mąsior** Ignacy,
Zast. przew. — kol. **Międzik** Feliks,
Sekretarz — kol. **Szypuła** Józef,
Skarbnik — kol. **Buliński** Teofil.

SKIERNIEWICE.

Zebranie członków Koła. W dniu 7 maja b. r. odbyło się zebranie członków Koła w lokalu Straży Ogniowej. Po sprawozdaniu kol. **Bergera** ze Zjazdu Przewodniczących Kół Okr. Warsz., odbyła się uroczystość pożegnania kol. **Bindra** Stanisława, odchodzącego w stan spoczynku. Okolicznościowe przemówienie wygłosił kol. **Kłopotowski**, główny organizator uroczystości. Odchodzącemu koledze wręczono, jako upominek, wspólną fotografię. Odegranie kilku utworów muzycznych przez orkiestrę Straży Ogniowej zakończyło tę miłą uroczystość.

Za współudział w organizacji Zarząd Koła dziękuje w tem miejscu kol. **Kłopotowskiemu** i p. **Naczelnikowi** Straży Ogniowej.

TARNOPOL.

Skład nowego Zarządu Koła. W dn. 15.VII b. r. odbyło się Walne Zebranie członków Koła, na którem, po udzieleniu absolutorjum ustępującemu Zarządowi, dokonano nowych wyborów. Zarząd ukonstytuował się w sposób następujący:

Przewodniczący — kol. **Charysz** Stefan,
Sekretarz — kol. **Skrętkowicz** Leon,
Skarbnik — kol **Adamek** Kazimierz.

W skład komisji Rewizyjnej weszli: **Sambor** Ignacy, **Pellel** Józef, **Gorcewicz** Franciszek.

TCZEW.

Skład Zarządu Koła. Na Walnem Zebraniu Koła Z. Z. M. w Tczewie dnia 30 czerwca b. r. wybrany został Zarząd w składzie następującym:

Przewodniczący — kol. **Nierzwicki** Feliks,

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

INTERWENCJE I WYSTĄPIENIA PREZYDJUM.

6.VIII. kol. **Borkowski** w sprawie ryczałtu dla dyspozytorów.

7.VIII. kol. **Borkowski** i **Schabowski** w Dyr. K. P. w Wilnie w sprawie kol. Cyrulnika, Olszewskiego, Pawełki, Pawluka, Biudluka, Czerwińskiego, Matjasza R. Matjasza A. w sprawie m-sty Tomaszewskiego, Perkowskiego i Ciszewskiego.

8.VIII. kol. **Borkowski** i **Siadak** w Min. Komunikacji w sprawach kol. M. Mojrycha, Teofila Tomaszewskiego i Schabowskiego.

9.VIII. kol. **Komorowski** w M. K. w sprawie ryczałtu dla dyspozytorów, premji dla dyspozytorów w Dyr. Wileńskiej, oraz osobistych Makowskiego, Brożka, Bilońskiej, Rutkowskiej, Jeżowej, Kalisza, w sprawie zwrotu za spalone rzeczy w Bydgoszczy.

13.VIII. kol. **Borkowski** i **Komorowski** w M. K. w sprawie kol. kontraktowych z Dyr. Wileńskiej oraz w sprawie emerytury dla maszynisty Zdanowskiego z Warsz. Głównej.

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

11.VIII. kol. **Borkowski** na zgromadzeniu w parowozowni Warszawa-Wschodnia.

15.VIII. kol. **Sommerfeldt** i **Siadak** w sprawach organizacyjnych do Sarn.

Zast. przew. — kol. Szachta Bolesław,
Sekretarz — kol. **Kurowski** Albin,
Skarbnik — kol. **Tulibacki** Józef.
Komisja rewizyjna: **Kryczyk** Józef, **Winter** Franciszek i **Chmielewski** Jan.

WARSZAWA GŁÓWNA.

Skład Zarządu Koła. Na Walnem Zebraniu Koła Z. Z. M. Warszawa Główna w dniu 19.VI.1928 r. wybrany został Zarząd w składzie następującym:

Przewodniczący: — kol. **Popławski** Stefan,
Zast. przew. — **Zakrzewski** Stanisław i **Nader** Aleksander,
Sekretarz — kol. **Żabicki** Antoni,
Skarbnik — kol. **Wojtasiewicz** Bolesław.
Komisja rewizyjna: **Majewski** Wacław, **Wójcicki** Czesław i **Jaskulski** Stefan.

DROHOBYCZ.

Walne Zebranie Koła. Skład nowego Zarządu. Dnia 5 lipca 1928 r. odbyło się Walne Zebranie członków Koła Drohobycz, poświęcone wyborom Zarządu i sprawom bieżącym.

Ustępującemu przewodniczącemu Koła kol. **Sawickiemu** Leonardowi uchwalono jednogłośnie gorące podziękowanie za pełną popoświęcenia pracę dla dobra związku i członków Koła Drohobycz.

W skład nowego Zarządu weszli następujący koledzy:

Przewodniczący: — kol. **Schindler** Franciszek,
Zast. przew. — kol. **Müller** Ignacy,
Sekretarz — kol. **Nabywaniec** Julian,
Skarbnik — kol. **Buczyński** Bazyli,
Członkowie zarządu — kol. **Sawicki** Ferdynand i **Borcz** Jan. Komisja rewizyjna **Bohdan** Jan i **Weinert** Jan.

Delegatem na IX-ty Walny Zjazd wybrano kol. **Schindlera** Franciszka.

Ponadto omawiano sprawę projektowanej przez Prezydjum nowelizacji K. O. E. oraz sprawę turnusów służbowych.

WILNO.

Zjazd okręgowy. Wybór Zarządu Okręgowego. Dnia 3 lipca 1928 r. odbył się w Wilnie Zjazd Okręgowy przy udziale następujących kolegów: **Schabowski**, (Prezes Okręgu), **Kozarzewski** (Białystok), **Łuczyniecki** (Mołodeczno), **Szeroki** (Lida), **Bluj** (Brześć n/Bugiem), **Bakinowski** (Wołkowysk), **Bentkowski** (Wilno), **Bzowski** (Baranowicze), **Ciecierski** (Grodno).

Porządek obrad obejmował sprawy następujące: 1) Sprawozdanie Prezesa Okręgu z działalności w Zarządzie Głównym i w Okręgu. 2) Sprawy organizacyjne i postulatowe związane z IX-tym Walnym Zjazdem. 3) Wybór członków Zarządu Okręgowego i 4) Wolne wnioski.

Po wysłuchaniu i przyjęciu do wiadomości sprawozdania Prezesa Okręgu kol. Schabowskiego z jego działalności w Zarządzie głównym tudzież w Okręgu Zjazd ustalił taktykę Okręgu na IX-tym Walnym Zjeździe i wyznaczył kandydatów Okręgu do poszczególnych komisji Zjazdu.

W tajnem głosowaniu wybrano, w miejsce ustępującego, nowy Zarząd Okręgowy w następującym składzie:

Prezes Okręgu: — kol. **Schabowski** Franciszek,
Zast. Prezesa — kol. **Bentkowski**,
Sekretarz Okr. — kol. **Bisikierski**,
Skarbnik Okr. — kol. **Juchniewicz**.

Kasa główna

Zawodowego Związku Maszynistów Kolejowych w Polsce wypłaciła od 1. VII. do 31. VII. 1928 r. tytułem świadczeń następujące sumy:

Imię i nazwisko	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
OKRĘG WARSZAWSKI.			
Zdanowski Wacław	Warsz. Gł.	Odprawa Emeryt.	1.000,—
Jędrzejewski R.	„ Wsch.	„ „	1.000,—
Górny W.	„ Praga	„ „	1.000,—
Myśliwiec W.	„ „	„ „	1.000,—
Szczepański K.	„ „	„ „	1.000,—
Woźniak H.	Koluszki	„ „	1.000,—
Liwski H.	Warsz. Gł.	Zapomoga chorob.	44,—
Biały T.	„ Wsch.	„ „	108,—
Traczyk W.	„ „	„ „	108,—
Komaryniec K.	„ „	„ „	10,—
Pieńkowski J.	„ „	„ „	142,—
Łuniewski M.	„ „	„ „	44,—
Gawroński A.	„ Gd.	„ „	52,—
Błaszczyk B.	Częstochowa	„ „	92,—
Kura L.	Piotrków	„ „	50,—
Adamiecki I.	Sosnowiec	„ „	76,—
Paczuski M.	Warsz. Praga	„ „	46,—
Mazanek J.	„ „	„ „	108,—
Chodyński A.	Łazy	„ „	34,—
Bartmański A.	„	„ „	26,—
Malkowski M.	Aleksandrów	„ „	60,—
Wiechciński W.	Kutno	„ „	98,—
Nadolski J.	„	„ „	60,—
Szadkowski W.	Piotrków	Obrona prawna	400,—
OKRĘG RADOMSKI.			
Barwicki M.	Skarżysko	Odprawa Emeryt.	1.000,—
Zieliński B.	Lublin	Zapomoga chorob.	110,—
Rorot R.	Strzemieszyce	Obrona prawna	35,25
Rakowski T.	Kielce	„ „	35,25
Sieczka J.	Skarżysko	„ „	35,25
OKRĘG POZNAŃSKI.			
Talarczak M.	Leszno	Odprawa Emeryt.	1.000,—
Drabik W.	Inowrocław	„ „	1.000,—
Bąk M.	Poznań	Zapomoga pośmiert.	647,60
Cichowski L.	Inowrocław	Zapomoga chorob.	70,—
Kozioł J.	„	„ „	56,—
May P.	Poznań	„ „	116,—
Stachowiak F.	Zbąszyn	„ „	96,—
OKRĘG WILEŃSKI.			
Kamieniecki K.	Wilno	Odprawa Emeryt.	1.000,—
Zdanowicz J.	Wołkowysk	Zapomoga chorob.	172,—
Piekuło S.	„	„ „	34,—
Ciecierski T.	Grodno	„ „	26,—
Kwiatkowski Z.	Wilno	„ „	72,—
Jankowski W.	„	„ „	66,—
Markiewicz B.	„	Obrona prawna	35,25
OKRĘG GDAŃSKI.			
Waszkiewicz St.	Tczew	Odprawa Emeryt.	310,—
Siemierzys W.	Bydgoszcz	„ „	500.—
Spinger W.	„	„ „	1.000,—
Kraśny A.	„	Zapomoga chorob.	34,—
Terpiłowski K.	Tczew	„ „	106,—
Januszewski F.	„	„ „	40,—
Gawryłow D.	Chojnice	„ „	184,—
Jastrzębski B.	Toruń	„ „	98,—
Szczepanowski J.	„	„ „	88,—
Jagło J.	Bydgoszcz	Obrona prawna	11,75
Ciepłucha R.	„	„ „	53,75
Koczalski J.	Tczew	„ „	8,75
OKRĘG KATOWICKI.			
Pisarski H.	Tarnowskie-Góry	Odprawa Emeryt.	982,—
Wiercioch F.	Katowice	Zapomoga chorob.	64,—
Banaś P.	„	„ „	184,—
Roj J.	„	„ „	38,—
Szlachta K.	Rybnik	„ „	44,—
Janik F.	„	„ „	24,—
Czech W.	„	„ „	184,—
Soblik A.	Szopienice	„ „	184,—
Kuś P.	Ligota	„ „	36,—
Czernecki J.	Katowice	Obrona prawna	100,—
Wawrzynek W.	Rybnik	„ „	200,—
OKRĘG KRAKOWSKI.			
Dudek J.	Kraków-Pł.	Odprawa Emeryt.	1.000,—
Nodzyński W.	Rzeszów	„ „	988,—
Kozłowski M.	Kraków	Zapomoga chorob.	52,—
Hemerling	„	„ „	184,
Stopiński L.	Rzeszów	„ „	46,—
Dziemowicz E.	„	„ „	66,—
Pięta St.	Kraków-Pł.	„ „	14,—
Krawczyk R.	„ „	„ „	58,—
Klehr K.	Nowy-Sącz	„ „	102,—

Imię i nazwisko	Koło	Rodzaj świadczenia	Suma
Stankowski F.	Nowy-Sącz	Zapomoga chorob.	58,—
Wojtarowicz W.	Jasło	" "	118,—
Stasicki B.	Szczakowa	Obrona prawna	55,—
Kwiatek W.	Tarnów	" "	177,50
Przybyło W.	"	" "	177,50
OKRĘG LWOWSKI			
Sokołowski M.	Tarnopol	Zapomoga chorob.	28,—
OKRĘG STANISŁAWOWSKI.			
Kristman M.	Stanisławów	Odprawa Emeryt.	988.—
Fekete J.	Czortków	" "	1.000,—
Terlecki A.	"	" "	1.000,—
Bień L.	"	" "	1.000,—
Kuźniarz F.	Stanisławów	Zapomoga chorob.	66,—
Korzeniowski M.	"	" "	120,—
Ilnicki B.	Kołomyja	" "	52,—
			24.993,85

Komisja rewizyjna: **Bzowski** (Baranowicze), **Bakinowski** (Wołkowysk), **Bluj** (Brześć n/Bugiem).

Prezesowi Okręgu kol. **Schabowskiemu**, który po raz trzeci obejmuje to stanowisko wyrażono zaufanie i podziękowanie za owocną i pełną poświęcenia pracę.

W wolnych wnioskach poruszano następujące sprawy:

1) obciążenia pociągów na poszczególnych szlakach D. K. P. Wilno. 2) gatunku węgla i normy opałowej. 3) stawki kilometrowego na pociągach mieszano-osobowych. 4) budowy tarczy obrotowej na stacji Mosty.

Wszystkie te sprawy stanowiły przedmiot interwencji w D. K. P. Wilno podjętej w dniu następnym przez kol. Prezesa Okręgu w obecności niektórych delegatów.

WARSZAWA.

Rezolucja Zjazdu Okręgowego z dnia 30 kwietnia 1928 r. W uzupełnieniu sprawozdania z obrad Zjazdu Okręgu warszawskiego, zamieszczonego w N-rze 12 (122) „Maszynisty" z r. b. strona 981 ust. podajemy poniżej treść rezolucji, dotyczącej pouczeń i egzaminów.

„Zjazd Okręgu Warszawskiego nie podnosi w zasadzie zarzutów przeciwko pouczaniu personelu parowozowego i nie będzie się sprzeciwiał uczęszczaniu członków Związku na te pouczenie, o ile:

1) pouczali będą wyłącznie przedstawiciele wydziału Mechanicznego.

2) pouczania będą trwały nie dłużej jak 3 miesiące w roku po 1 godzinie w tygodniu,

3) każdemu pracownikowi wydane będą przepisy sygnalizacyjne.

Natomiast Zjazd Okręgowy protestuje przeciwko egzaminowaniu tych pracowników, którzy odbyli już przepisane egzaminy formalne. Od zniesienia egzaminów uzależnia Zjazd swoje stanowisko wobec pouczeń, zgadzające się na pouczenie tylko pod warunkiem skasowania egzaminów.

Wreszcie z uwagi na bezpieczeństwo ruchu, Zjazd domaga się ujednostajnienia sygnalizacji na całej sieci P. K. P.".

Rezolucję powyższą polecił Zjazd przedyskutować i przegłosować na pierwszem Walnem Zebraniu każdego Koła.

WŁODZIMIERZ.

Zebranie Koła. Dnia 3 lipca b. r. odbyło się zebranie członków Koła z udziałem prezesa Koła Okręgowego, kol. **Żebra** z następującym porządkiem obrad:

1. Referat przedstawiciela Okręgu, kol. **Żebra.**
2. Wybór Zarządu miejscowego Koła.
3. Wybór delegata na Wszechpolski Zjazd.
4. Wolne wnioski.

Nowoobrany Zarząd ukonstytuował się w sposób następujący:

Przewodniczący — kol. **Brzeziński** Zygmunt,

Sekretarz — kol. **Gruszczyński** Edward,

Skarbnik — kol. **Woźniuk** Daniel,

Zastępcy — kol.: **Sułek** Roman i **Uryn** Bazyli. Delegatem na Walny Zjazd został wybrany kol. **Kołodziejczyk** Władysław.

W wolnych wnioskach koledzy domagali się sprawdzenia turnusu w ramach 8-io godzinnego dnia pracy.

SOSNOWIEC.

Wiec Związków pracowniczych. Utworzenie miejscowej Komisji Porozumiewawczej. Na wezwanie C. K. P. wzorem innych miejscowości odbył się również wielki wiec pracowników państwowych i komunalnych w Sosnowcu w dniu 29 czerwca b. r.

Zebrani w poważnej liczbie pracownicy uchwalili po dłuższych rzeczowych obradach rezolucję, w której domagają się wydatnej i natychmiastowej poprawy bytu. Ponadto, konstatując, iż koszty utrzymania w Zagłębiu węglowem przekraczają normy innych okolic kraju i równe są kosztom utrzymania na Górnym Śląsku, zebrani domagają się zrównania poborów pracowniczych w Zagłębiu z poborami na G. Śląsku.

Wreszcie, celem kontynuowania zgodnej współpracy Związków na terenie miejscowym uchwalono utworzyć lokalną komisję porozumiewawczą. W skład tej komisji weszli reprezentanci następujących związków:

1) Związku Nauczycieli Szkół Średnich. 2) Zw. Naucz. Szkół powszechnych. 3) Zw. Urzędników kolejowych. 4) Związku Pracowników Poczty, Telegrafu i Telefonów. 5) Zw. Zaw. Maszynistów. 6) Zw. Drużyn konduktorskich. 7) Zw. Urzędników komunalnych.

CHEŁM.

Walne Zebranie Członków Koła. Dnia 12 lipca 1928 r. odbyło się Walne Zebranie członków miejscowego Koła, na którem dokonano wyborów nowego zarządu. Zarząd ten ukonstytuował się w sposób następujący:

Przewodniczący — kol. **Wojnarski** Stanisław,

Wice-przewodn. — kol. **Barwicki** Antoni,

Sekretarz — kol. **Łęcki** Stefan,

Skarbnik — kol. **Dziemianko** Bolesław.

Członkowie zarządu kol.: **Henzoldt** Piotr i **Pawelec** Antoni.

Kmisja Rewizyjna: kol. **Winkler** Franciszek, **Stańkowski** Korneli i **Budzejko** Stanisław.

RAWA RUSKA.

Zebranie Koła. Dnia 8 sierpnia odbyło się zebranie członków miejscowego Koła z następującym porządkiem obrad:

1. Sprawozdanie delegata, kol. **Rudkiewicza** z IX Walnego Zjazdu Delegatów w Warszawie.
2. Wybór nowego Zarządu Koła.

Wybory dały wynik następujący:

Przewodniczący — kol. **Rzehak** Aleksander,

Zastępca — kol. **Rudkiewicz** Józef,

Sekretarz — kol. **Sołtys** Stanisław,

Zastępca — kol. **Żukowski** Józef,

Skarbnik — kol. **Karski** Andrzej,

Zastępca — kol. **Mazurkiewicz** Jan.

W skład Komisji Rewizyjnej weszli: kol. kol. **Kot** Stefan, **Gutt** Jan, **Dziwota** Apolinary.

NADESŁANE.

Otrzymaliśmy następujący list z prośbą o umieszczenie:

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!

Jak już swego czasu ogłoszono w prasie, przy Dyrekcji Kolei państwowych w Gdańsku powstał w roku 1925 na skutek inicjatywy pana prezesa **Czarnowskiego** Komitet specjalny, który postawił sobie za zadanie zebranie funduszu przez stałe opodatkowanie się pracowników okręgu dyrekcyjnego, przeznaczając go w części na zakupienie samolotu bojowego „imienia kolejarzy pomorskich" i ofiarowanie go armji polskiej, resztę zaś na cele obrony przeciwgazowej.

Zawdzięczając wysoce obywatelskiemu stanowisku pracowników, do kasy Komitetu wpłynęło do dnia 1.VII.1928 r. 124.408.— zł. i 18.545.50 gld.

Na skutek porozumienia się z władzami wojskowemi oraz Zarządem Gł. L. O. P. P., Komitet odstąpił od pierwotnego zamiaru nabycia samolotu i przeznaczył w r. 1926 40.000 zł. na założenie bursy dla słuchaczów Szkoły Mechaników Lotn. w Bydgoszczy, zaś 15.000 zł. na cele obrony przeciwgazowej, z której to ostatniej kwoty faktycznie wydatkowano tylko 2.650 zł., przenaczenie kwoty 40.000 zł. na bursę umożliwiło Komitetowi Miejskiemu L. O. P. P. uzyskanie koniecznej na budowę pożyczki od banku Gospod. Kraj. tak, że w końcu 1927 r.

odbyło się założenie kamienia węgielnego pod powstający gmach.

Dzięki dalszej subwencji Komitetu Dyrekcyjnego w październiku r. ub. w wysokości 40.712 zł. i 9.407.89 gld. 43 fen. budowa bursy poszła tak szybko iż obecnie gmach jest już wykończony i w najbliższym czasie odbędzie się poświęcenie, którą to uroczystość raczył obiecać zaszczycić Swą obecnością Pan Prezydent Rzeczypospolitej.

Ażeby dokonać tak szczęśliwie rozpoczętego dzieła Komitet dyrekcyjny na posiedzeniu w dniu 27.VI. r. b. przeznaczył dalszą subwencję w kwocie 40.000 zł. na urządzenie wewnętrzne bursy czyli że ogółem na budowę bursy złożyli pracownicy okręgu Gdańskiej Dyrekcji Kolei Państwowych kwotę 120.712 zł. 09 gr. i 9.407.89 gld. razem 136.987.74 zł.

Ponadto na posiedzeniu w dniu 27.VI r. b. przeznaczono 500 zł. na zakup samolotu sanitar. dla ludności Pomorza.

Podając powyższe do wiadomości publicznej z tem nadmienieniem, iż w najbliższym czasie wydane zostanie szczegółowe sprawozdanie w formie broszury, Komitet uważa za swój moralny a szczególnie miły obowiązek wyrazić za łaskawem pośrednictwem pańskiego poczytnego pisma wszystkim tym pracownikom, którzy mimo szczupłych poborów przyczynili się do tak imponującego dzieła, świadczącego o głębokim patrjotyźmie kolejarzy pomorskich i zrozumieniu przez nich potrzeb odradzającej się Ojczyzny, staropolskie „Bóg zapłać“

Z poważaniem

Za Komitet:

Sekretarz: **M. Brzozowski** Przewodniczący: **Okołowicz m. p.**

CENNY DAR DLA BIBLJOTEKI ZWIĄZKOWEJ.

Kolega **Stanisław Stawski** (Koło miejscowe Sosnowiec) nadesłał do biblioteki związkowej 47 tomów przepisów i instrukcyj, które obowiązywały w swoim czasie na kolejach b. zaboru rosyjskiego, wraz z listem następującej treści:

Do Zarządu Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Warszawie, na imię K. Piotra Borkowskiego, Prezesa.

Przesyłając w załączeniu 47 tomów różnych instrukcyj i broszur, dotyczących spraw związanych z naszym bytem i warunkami na kolejach byłej okupacji rosyjskiej, względnie obowiązujących w swoim czasie na kolejach rosyjskich wraz z załączonym spisem takowych, mam wrażenie, że przyczyniając się do powiększenia bibljoteki Centrali Z.Z.M., przyczynię się również w pewnej mierze do ułatwienia obrony prawnej oraz wyjaśnień w czasie kiedy jeszcze i dziś, wobec braku odpowiednich przepisów oraz pragmatyki, koledzy w dalszym ciągu na nię się powołują. Jednocześnie tuszę sobie, iż koledzy z innych zaborów posiadający podobne przepisy u siebie w domu pośpieszą również z przesłaniem takowych do Centrali w celu skompletowania materjału tak potrzebnego dziś przy uzgadnianiu z M. K. Ż. różnego rodzaju instrukcyj i regulaminów nas obowiązujących. Spełniając ten miły obowiązek jednocześnie korzystam z okazji i przesyłam całemu Zarządowi wyrazy koleżeńskiego pozdrowienia.

Sosnowiec 16.V.28 r.

St. Stawski.

Prezydjum Związku poczuwa się do obowiązku złożyć koledze Stawskiemu serdeczne podziękowanie i spodziewa się, że Jego apel nie przeminie bez echa, a piękny czyn znajdzie licznych naśladowców.

ZAMIANA.

Pomocnik maszynisty I kl. parowozowni Brześć n/Bug. Sumper Józef pragnie zamienić się z kolegą na równorzędnem stanowisku Dyrekcji kol. Krakowskiej, ewentualnie Lwowskiej lub Gdańskiej.

Szczegóły w Kole Z. Z. M. Brześć n/Bug.

PRZENIESIENIE DYREKCJI RADOMSKIEJ DO CHEŁMA.

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 17 ukazało się Rozporządzenie pana Ministra Komunikacji w sprawie utworzenia Kierownictwa Budowy gmachu Dyrekcji i kolonji mieszkalnej w Chełmie.

Wynika stąd, iż przeniesienie Dyrekcji radomskiej do Chełma zostało ostatecznie zdecydowane.

NEKROLOG.

Ś. P. KOL. MICHAŁ BĄK.

Dnia 10 lipca b. r. zmarł po długich, a ciężkich cierpieniach ś. p. kol. Michał Bąk, długoletni członek Koła Poznań. Ś. p. Zmarły cieszył się powszechną sympatją kolegów, a przedwczesna śmierć Jego dotknęła boleśnie osieroconą rodzinę i kolegów.

Cześć Jego pamięci.

Zarząd Koła Z. Z. M. w Poznaniu.

Podręcznik: „Katechizm służby ruchu“ w pytaniach i odpowiedziach, ułożony przez kontr. ekspl. J. Lambla i St. Szymanowskiego, wyszedł już z druku.

Cena 3.50 zł.

Zamówienia przyjmuje J. Lambl dworzec.

BIBLJOTECZKA MASZYNISTY PAROWOZOWEGO.

Inż. Adam Karol Krzyżanowski — Katechizm maszynisty. r. 1920 St. Skarżysko stron 56.

A. Krzyżanowski — Maszyna parowa. Zasady budowy i działania. r. 1924. Skarżysko str. 96.

Tłom. *Z. J. Prosinsa i R. Kocha.* — Szkoła maszynisty. 1912 Warszawa str. 490.

Inż. Henryk Teodorowicz. — Parowóz. Podręcznik dla drużyn parowozowych 1924 Poznań str. 283.

— Konspekt do podręcznika „Parowóz“ 1924. Poznań str. 81.

Inż. Włodzimierz Krzyżanowski — Przepisy o opalaniu parowozów węglem kamiennym 1920 Radom str. 63.

Inż. Stanisław Nehring. — Hamulec Westinghouse'a. Krótkie wskazówki dla maszynistów i pomocników maszynistów Warszawa str. 32.

Inż. Adam Karol Krzyżanowski — Hamulec Westinghouse'a. Podręcznik dla drużyn parowozowych cz. I i II 1921. Skarżysko str. 72.

— Metody sprawdzania przy składaniu części parowozów oraz przepisy obchodzenia się z parowozami podczas ich pracy 1925 Warszawa str. 208.

M. K. Ż. — Przepisy dla obsługi parowozów z żelaznemi skrzyniami paleniskowemi 1919 Warszawa str. 7.

— O sposobach unikania zerwań pociągów (okólnik) Warszawa str. 10.

Inż. Edmund Chromiński — Kotły parowe i ich obsługa 1920 Kraków str. 109

A. Krzesikowski,—technik. Jak ustrzec się wypadku zepsucia parowozu Wilno 1928, stron 76.

Wydawca: Zaw. Związek Maszyn. Kolej. **Red. odpow.: Henryk Sommerfeldt.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15.